Numer zawiera m. in.: Pokłosie raidowe. Mostki śmierci. Ku wygodzie autobusów. „Na wirażu". Do stolicy? Niewolno! i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16,940.

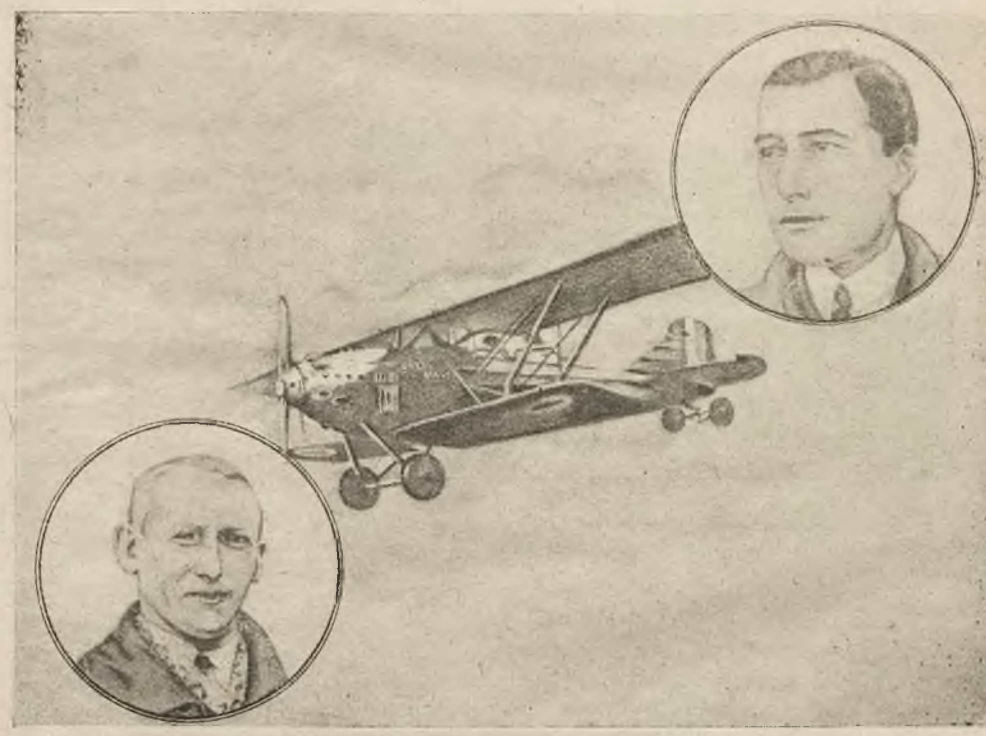
WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68.

Rok I. | 26 Czerwiec 1928 r. | Nr. 2

I. T.

Ich troje



IDZIKOWSKI, KUBALA i „MARSZAŁEK PIŁSUDSKI".

Zwycięzca Atlantyku Karol LINDBERGH, mówiąc o swym płatowcu „Spirit of St. Louis" używał wyrazu „my" dla podkreślenia swoistej łączności lotnika z maszyną. „My" — to jedna całość, „my" — to jedna dusza, „my" — jedno dążenie do osiągnięcia zamierzonego celu.

Jestem głęboko przeświadczony, że nasi bohaterscy lotnicy, mjr. pil. IDZIKOWSKI i mjr. pil. KUBALA, mówiąc o swym „Marszałku Piłsudskim", używają również wyrazu „my".

Ta **uskrzydlona trójka rozsławi** niebawem po świecie imię **polskie**, niosąc przez wzburzone fale Atlantyku serdeczne pozdrowienia dla wielkiego narodu amerykańskiego. Musimy więc poznać każdego z tej trójki, a więc przyjrzyjmy się im i pomówmy o nich: u góry w owalu widzimy mjr. pil. IDZIKOWSKIEGO Ludwika, centrum zajmuje „Marszałek Piłsudski", a u dołu widzimy mjr. pil. KUBALĘ Kazimierza.

Mjr. pil. IDZIKOWSKI Ludwik urodził się 25 sierpnia 1891 r. w Warszawie. Po ukończeniu Szkoły Handlowej wstępuje na Politechnikę w Leodjum, lecz wojna światowa przerywa mu studja, zmuszając do wstąpienia do b. armji rosyjskiej. Już 1 lipca 1915 r. kończy szkołę pilotów w Sewastopolu i zostaje wysłany na front. W listopadzie roku 1918 na pierwszy zew wskrzeszonej Ojczyzny, powiększa szeregi jej skrzydlatych obrońców biorąc udział w bojach lwowskich. Lata 1919—20 spędza na froncie i zostaje odznaczony orderem „V. M." V kl. i dwukrotnie Krzyżem Walecznych. Po zawarciu pokoju zostaje przeniesiony na zaszczytne stanowisko instruktora Wyższej Szkoły Pilotów, gdzie wkrótce zostaje d-cą eskardy szkolnej i zastępcą szefa pilotażu. W r. 1924 zostaje na własną prośbę przeniesiony do 1. p. lot. Jako jeden z najbardziej doświadczonych pilotów linjowych, zostaje powołany w r. 1925 na stanowisko pilota oblatującego Polskiej Misji Wojskowej Zakupów w Paryżu. Za swe prace już w czasie pokoju, mjr. IDZIKOWSKI uzyskał szereg pochwał od szefa Sztabu Generalnego i szefa Departamentu Lotnictwa.



PARYŻ NEV-JORK via AZORY (PLAN DROGI POWIETRZNEJ, ICH TRZECH).

Samolot ochrzczony imieniem Marszałka, jest ostatnim wyrazem francuskiej techniki lotniczej. Jest to półtorapłatowiec, typu Amiot 120 B 2 z silnikiem Lorraine 650 MK. Całkowita pojemność zbiorników benzyny wynosi 6.100 litrów. Promień działania wynosi 7.000 klm. przy średniej szybkości 180 klm. g.

A teraz na zakończenie pomówmy o ostatnim z trójki to jest o mjr. KUBALI.

Urodził się on 26 stycznia 1893 r. w Małopolsce (miejscowość Podłęże). Po uzyskaniu matury klasycznej w gimnazjum w Sanoku, wstępuje na wydział chemji Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Wojna przerywa mu studja, zmuszając do wstąpienia do b. armji austrjacko-węgierskiej, w której kończy szkołę obserwatorów lotniczych. W listopadzie 1918 r. widzimy go już na froncie lwowskim. Wojnę polsko-bolszewicką spędza częściowo na froncie, częściowo zaś na stanowisku oficera sztabu oddziału III. b. Nacz. Dow.. 10 stycznia 1921 r. zostaje urlopowany na studja, poczem na własną prośbę zostaje przeniesiony do rezerwy. Po uzyskaniu dyplomu na wydziale chemji w r. 1922 powraca do umiłowanego lotnictwa, pełniąc służbę kolejno w Centralnych Zakładach Lotniczych i Departamencie Lotnictwa. W r. 1926 po odbyciu specjalnego przeszkolenia uzyskuje tytuł i odznakę pilota.

POKŁOSIE RAIDOWE

Wrażenia osobiste. Ocena VII międzynarodowego raidu AUTOMOBILKLUBU POLSKI

(Korespondencja specjalna „Autolotu“)

Warszawa dn. 26 czerwca.

Zaczęło się tak, jak się zawsze w raidach Automobilklubu Polski zaczyna. W przeddzień wyjazdu t. j. 16 czerwca, komisja techniczna przyjęła maszyny, ustawiła je w parku na Placu Saskim w piękne kolumny, oplombowała maski, resory, głowice, pokrywy dyferencjałów i skrzynek przekładniowych, postawiła straż i... poszła sobie.

Następnego dnia t. j. 17 czerwca o godzinie 9 rano, wielki gwałt i rwetes. Komandorzy, kontrolerzy, kierowcy, prasa, krewni, znajomi i inna liczna publiczność, zapełniła plac, usiłując się dostać, jeśli nie do samochodu, to pod samochód, przeszkadzając kierownictwu raidu ile wlezie.

Wreszcie godzina 10-ta maszyny ruszają.



M. Potocki, startujący na Austro-Daimlerze osiągnął największą szybkość w kilometrze lancé pod Raszynem prawie 120 klm. na godzinę.

(Fot. Jan Ryś)

Zawyły potężne motory Steyera, Chryslera, Daimlerów, Bugattich, Stetyszów, Bitschana, Ansaldo, zaskrzeczały Steyerki, Fiaty, Renaulty, zaskowyczały Tatry i niebywały korowód samochodów, jeden za drugim opuszczał Saski Plac i Warszawę.

Wrażenia się rozpoczęły.

Pierwszy etap Warszawa — Druskieniki 395 klm, poszedł jak z płatka. Droga wyśmienita, maszyny jeszcze nienadwyrężone, kierowcy wypoczęci, pasażerowie dobrej myśli, więc rżnęliśmy po 50, po 60 a nawet i po 100 (oczywiście kawałkami) na godzinę, nie żałując gazu, smaru i powietrza.

Dopiero na 26 kilometrowym kawałku drogi pod Druskienikami, zmiękła rura naszym kierowcom, gdy na „polskiej drodze“ maszyny zaczęły się tłuc po wybojach korzeniach, wystających z gruntu i innych przyjemnościach leśnej drogi.

Niestety etap ten zakończył się smutno.

Bitschan, doskonały kierowca i były popularny „vice-komandor“ poprzednich raidów, oraz morderca koni, słynny Roland Oszalały — Winnicki, zostali w drodze. Jednemu karter, drugiemu coś w głowicy (oczywiście samochodowej) odmówiło posłuszeństwa... Wycofali się. Stanęła równie i Tatra Kuczewskiego.

Następnego dnia 18 czerwca, kropimy po wspaniałych drogach kresowych, z wyjątkiem oczywiście odcinka pod Druskienikami i pod Łuckiem, do stolicy Wołynia.

Przestrzeń 588 kilometrów to nie żarty. To też bractwo rżnie maszyny ile wlezie. Tu już i po 120 na godzinę zdarzało się szorować. Gumy, karburatory były w robocie, że aż ha... a potem gonić, aby czas odrobić. Przy takiem „odrabianiu“ wpada sobie taki mały Renault Francuza Courtina na konia, przerzuca go przez siebie, no i siada w rowie... Zdawało się, że zarówno z maszyną jak i pasażerami — kaput. Tymczasem jednak wytrwały Francuz maszynę jako tako wyrychtował... i dotarł późno do Łucka. O innych wypadkach siedzenia w rowie, reperacjach, lutowaniach i innych karnych remontach nie wspomnę, boć to się każdemu zdarzyć może.

Na trzecim etapie Łuck — Jaremcze, opętanych 510 klm dla odmiany, znowu „polska droga“ ale w błocie po kolana. Tutaj Stetysze pokazały co potrafią. Bez trudu, bez wysiłku, zblokowawszy dyferencjały, przejechały spacerkiem kilkunastokilometrowy szmat błota między Dubnem a Brodami. Bugatti szamotały się w błocie jak oszalałe. Inne maszyny z mniejszem lub większem szczęściem, przeszły wszystkie bajorki błotne, pozastawiane przez kierownictwo raidowe na maszyny o niskich podwoziach. Ile kto razy „leżał“ w rowie i „siedział“ w tym błocie — nie wspomnę. Naprawdę nikomu to przyjemne nie było. Etap skończyliśmy pomyślnie.

Czwarty z rzędu etap Jaremcze — Truskawiec „tyż“ więcej niż 500 klm po okropnych górach, zakrętach i zakamarkach cudnej okolicy wschodniego Beskidu, odbyliśmy śród wielkiego deszczu, błota i stałej niepogody. Bywało, że na zakrętach już już leci ktoś w przepaść, bywało, że ciągnąc pod stromą górę, raz wraz komuś maszyna się poślizgnie w tył, dzięki Bogu jednak obeszło się bez wypadku i dopiero na równiótkiej drodze pod Buczaczem wspaniała sportowa Lancia p. Stefana Zawadzkiego upatrzyła sobie słup telegraficzny i przy nim się w sposób dla siebie nieszczęśliwy — zatrzymała. Dzięki Bogu i zręcznemu kierowcy ludzie wyszli bez szwanku, ale maszynę djabli wzięli. Innym również siedzenie w rowie lub w polu się zdarzało, ale maszyny do etapu dochodziły zawsze. Zadziwiająca rzecz jak takie małe pchły samochodowe — Tatry, drapały się na Tatry... Tutaj obaj kierowcy-sportsmani: Rychter i Koziański zasługują na najwyższe uznanie.

— Piąty etap Truskawiec Krynica, choć było również błoto i deszcz nie żałował pasażerów, odbyliśmy szczęśliwie. Droga od Liska była znowu doskonała, a przyjęcie w Truskawcu tak serdeczne i wspaniałe, że zapomnieliśmy o przeżyciach na poprzednich etapach. Wypadku nie było. Maszyny przyszły wszystkie. Następnego dnia 22 czerwca ogólny wypoczynek i remont własnych kości w Krynicy.

Siódmego dnia t. j. 23 czerwca wypoczęci i wyspani (naturalnie nie wszyscy) rozpoczęliśmy najtrudniejszy etap Krynica—Busk 417 kilometrów, gdzie pośrodku miał się odbyć górski wyścig na Kocierzy, górze sięgającej niebieskiego stropu...

Dzień był ładny, słońce świeciło, droga taka sobie „niczegowata“, kurzu i pyłu coniemiara. Krakowski Automobilklub z ppłk. Piotrowskim dowódcą 5-tego dywizjonu samochodowego z Krakowa, czynił honory domu. Doprawdy niechciało się pod górę ruszać. Wódzia... piwko, lemoniada, kiełbaski z chrzanem, a nadewszystko ujmująca serdeczność i uprzejmość gospodarzy dla wszystkich arystokratów czy demokratów raidowych wprawiła nas w świetny humor, dzięki czemu wyścig wygrał Liefeld, a przegrał Szwarcsztajn. Najwięcej jednak żal nam było sympatycznego dr. Frühlinga, któremu się jego Bugatti poprostu podczas wyścigu spaliła. Z rozpaczy pojechaliśmy dalej, a tylko Szwarcsztajn wycofał się z raidu, pozostając przy koledze klubowym dla ratowania resztek jego spalonej maszyny.

Ubyły nam znowu dwie maszyny. Kierownictwo raidu ma nielada kłopot z rozmieszczeniem pozostałych „pasażerów“. Protesty, niezadowolenia i wogóle... jak mówi Zimińska, którą spotkaliśmy w towarzystwie młodego „Renaulta“ w Krynicy zatruły życie komandorowi Regulskiemu i młodemu Krasińskiemu, na którego rzucano się z nożem w brzuchu... Tylko szambelan Załęski, dzięki swojemu monoklowi, wystającemu z prawego oka, nie pozwolił się wyprowadzić z równowagi.

Na ogólne uspokojenie wpływała obecność vice-Bartka por. Z., który osobiście kierował samochodem, smarując go często dużemi porcjami spirytusu i robiąc konkurencję Rychterowi, który swoją Tatrę niby mamka mlekiem, monopolką całą drogę karmił.

Od Truskawca towarzyszył poza konkursem Bitschan i Winnicki, oraz Kuczewski z Grzędzicą, którego specjalnością było porywanie w czasie jazdy batów woźnicom żydowskim. Batami temi towarzystwo szoferskie prało swoje maszyny, popędzając je do szybszego biegu i to z.. powodzeniem.

Ostatni etap Busk — Warszawa odbyliśmy śpiewający. Bractwo jak się dostało na wspaniałe wprost i czyniące zaszczyt polskim drogomistrzom drogi, szczególnie od Dąbrowy Górniczej poprzez Końskie, rwało bez pamięci do domu... O godzinie 3-ciej byliśmy prawie wszyscy pod Raszynem. Tutaj odbył się wyścig płaski na przestrzeni 1 kilometra w którym wzięły udział wszystkie maszyny, które ukończyły raid. O wynikach jednak niżej.

Wogóle jednak spisały się najlepiej „Fiaty“ i „Austrodaimlery“, na trzecie miejsce wywindowały się Steyerki, dzięki prawdopodobnie p. Lünnig, jedynej kobiecie na raidzie.

Potem ruszyliśmy na defiladę po Warszawie.

Czy jednak sądzicie, że stolica na tem się rozumie? Milczało to wszystko, wybałuszając jedynie oczy na zadymionych od słońca i kurzu uczestników raidowych. Nikt sobie nie zdawał sprawy z trudu i znoju, które przeżywali i przetrwali kierownicy i ich pomocnicy w przeszło trzech — tysięcznym kilometrowym wyścigu po sławę kierowcy i doskonałość maszyny samochodowej.

To też niech sprzedawcy samochodów łupią z nich dziesiątą skórę przy kupnie. Niech bekną kieszenią, gdy się na raidzie nie rozumią.

* * *

Warunki raidu były niezwykle trudne Nie pamiętam raidu, któryby narzucał uczestnikom tak różnorodne i tak wielkie wymagania.

Żądano, aby maszyna była ścigła z elastycznym motorem.

Żądano, aby na przestrzeni przeszło 3.000 klm. nie zajrzeć zupełnie pod maskę samochodu, a więc nie czynić w drodze żadnych reperacji i poprawek. A wiemy przecież jak często karburator lub świece wymagają przedmuchania lub oczyszczenia. Żądano wreszcie aby maszyna była wytrzymała nie tylko



Jeden ze zwycięskich Fiatów w pędzie.

na dobre szosy lecz i na nasze polskie drogi na piaski i błoto. Wymagano aby dobrze sprawnie i szybko chodziła nietylko po równinach mazowieckich, lecz i po drogach górskich, położonych w najwyższych okolicach Polski.

Maszyny, które raid ukończyły, należy przyznać, nawet wbrew poczynaniom niektórych kierowców, wszystkie te próby przetrzymały i wyszły obronną ręką z pułapek, jakie na nie nastawiano. Na szczególne podkreślenie zasługują tutaj maszyny p. Stefana Tyszkiewicza „Stetysz“, których oceną zresztą zajmiemy się innym razem Tutaj zaznaczyć tylko muszę, że maszyny to przynoszą zaszczyt polskiemu przemysłowi samochodowemu. Są wytrzymałe w podwoziu, doskonałe na wszystkie bez wyjątku drogi polskie, silne i co najważniejsze nie obawiają się dużej wagi swoich pasażerów, czego o innych samochodach powiedzieć nie można.

Sztab raidu: komandor, vicekomandorowie, kontrolerzy — bez zarzutu. Organizacja raidu o całe niebo lepsza od raidów poprzednich. Doświadczenie i rutyna robi swoje. Uchybienia lokalne, biorąc pod uwagę całość

nie mogą zaważyć na całokształcie oceny organizacji raidu.

Powiedzmy krótko. Raid się udał pod każdym względem.

Drogi szczególnie w b. Kongresówce i na kresach wschodnich — wspaniałe, w Małopolsce — gorsze.

Policja ponad wszelką pochwałę. Służba drogowa szczególniej na kresach — stoi na szczycie uprzejmości i służbistości. Zakwaterowanie z wyjątkiem Jaremcza i Krynicy — dostateczne. Wyżywienie — dobre. Najsym patyczniej byliśmy przyjęci w Łucku i Truskawcu, aczkolwiek i na pozostałych postojach byliśmy szczerze witani. Są to jednak moje uwagi indywidualne.

Korzyści z raidu dla automobilizmu bardzo duże. Propaganda samochodu śród szerokich mas ludności polskiej, przyzwyczajenie mieszkańca Polski do szanowania samochodu i jego kierowcy, wykazanie, że samochodem można przejechać Polskę wzdłuż i wszerz, po drogach bitych i „polskich", oto zyski dorocznych raidów Automobilklubu Polski, a ostatniego w szczególności.

Muszkiet.

Wyniki kilometru lancé pod Raszynem.

Wł. Starkel na Ansaldo (nr. raidowy 15) przebył kilometr ze stojącego startu w 1 min. 0.87 sek., a z rozbiegu w 44,03 sek.

M. Potocki na Austro-Daimlerze (poza konkursem) — 43,48 sek. i z rozbiegiem — 30,02 sek.

Marcel Barthes na Renault (nr. 21) 1 min. 2,90 sek. i 50,22 sek.

Zdzisław Skarbek Tłuchowski na Renault (nr. 22) — 1 min. 5,45 sek. i 51,34 sek.

Józef Grabowski na Lanci (nr. 9) — 45,65 sek. i 33,66 sek

Leon Courtin na Renault (nr. 23) — 1 min. 8,57 sek. i 48,95 sek,

Inż. W. Krzeczkowski na Chryslerze (nr. 2) — 46,78 sek. i 33,50 sek.

Tadeusz Winnicki na Bugatti (nr. 16) — 50,68 sek i 36,40 sek.

Stefan Tyszkiewicz na Stetyszu (nr. 7) — 1 min. 3,64 sek. i 49,18 sek.

Stan. Ostroróg-Gorzeński na Stetyszu (nr. 8) — 1 min. 8,78 sek. i 49,65 sek.

H. Liefeldt, dwa razy startujący z powodu błędu w chronometrze, na Austro-Daimlerze (nr. 5) — 42,43 sek. i **30,05** sek.

A, Potocki na Austro-Daimlerze (nr. 3) — 46,45 sek. i 35,2 sek.

E. Dzierliński na Austro-Daimlerze (nr. 4)—52,96 sek. i 36,65 sek.

H. Schöenfeld na Steyerze (nr. 18) — 51,45 sek. i 39,26 sek.

W. Żukowski na Steyerze (nr. 19) — 57,16 sek. i 43,23 sek.

Z. Rahnenfeld na Fiacie (nr. 28) — 54,48 sek, i 42, 54 sek.

C. Iljano na Fiacie (nr. 27) – 52,42 sek. i 40,97 sek.

W. Perczyński na Fiacie (nr. 29) — 52,61 sek. i 40,74 sek.

T. Koziański na Tatrze (nr. 26) — 1 min. 9,41 sek i 56,87 sek.

W. Rychter na Tatrze (nr. 24) - min. 2,20 sek. i 69,84 sek.

Ch. Betaque na Steyerze (nr. 17) — 57.96 sek. i 46,30 sek.

G. Zangl na Steyerze (nr. 1) — 41,81 sek. i 30,91 sek.

E. Kuczewski na Tatrze (nr. 25) — 1 min. 6,11 sek. i 83 80 sek.

Pani Luening na Steyerze (nr. 20) — 1 min. 2,34 i 49.22 sek.

R. Korybut Daszkiewicz na Renault (nr. 14) — 1 min. 0,74 sek. i 46,95 sek.

Czas był stopowany na elektrycznym chronometrze, nabytym przez Automobilklub Polski.

Największą zatem szybkość przy startowaniu z miejsca miał Ch. Betaque na Steyerze, przebywszy kilometr z szybkością 86 klm. 342 m. na godzinę: **największą zaś szybkością dnia była szybkość 118 klm. 421 m. na godzinę,** rozwinięta przez Liefelda na Austro-Daimlerze, w kilometrze z rozbiegu. (Nieco szybszy był poza konkursem startujący Austro-Daimler A. Potockiego.



Raid z wieku kamiennego.

Sygnalizujemy:

„Mostek śmierci".

Pod Płońskiem na mostku przewrócił się samochód magistratu, pomnażając liczbę katastrof wywołanych złym dozorem szos. **Ciężko rannych jest kilka osób. Aby skończyć nareszcie z plagą niedołęstwa czy nie dość dobrej woli przy zabezpieczeniu komunikacji szosowej,** wzywamy wszystkich kierowców do udzielenia nam pomocy informacyjnej. Będziemy skrzętnie notowali wszystkie, a liczne „mostki śmierci", zasadzki w postaci dołów na środku szosy lub pryzm kamieni na wirażach, brak ostrzegawczych tablic i latarek, barjer i. t. d. Jeśli zajdzie potrzeba, to **posuniemy się do otwartego zwalczania działalności tych urzędników, którzy na powierzonym sobie terenie niedość dbają o całość maszyn i o ludzkie życie.**

Informacje prosimy nadsyłać listownie, z podaniem adresu kierowcy.

Pękające kierownice.

Nie wymieniam tych znakomitych marek samochodowych. Ale pytanie; czy to krystalizacja materjałów, czy poprostu zły odlew? Dlaczego w krótkim czasie pęka już druga kierownica? A może zawiniły złe drogi? Wartoby może **poddać badaniu laboratoryjnemu rozbite części kierownicy.** Przecież pęknięcie kierownicy — to najczęściej śmierć.

Spadochrony ratują pilotów.

Już po raz drugi zdarza się ostatnio w lotnictwie polskim wypadek uratowania się lotnika za pomocą spadochronu. Tak ocalał, wyskoczywszy z maszyny, która wpadła w korkociąg, chorąży pilot Pawlicki. Aparat — „Spad" zniszczony. **Oto prawdziwe dobrodziejstwo lotnika — niedoceniony dotychczas u nas — spadochron.**

„Specjalni" sprawozdawcy raidowi.

Nareszcie dowiedzieliśmy się, jaki był przebieg tegorocznego raidu samochodowego. Wyłączając „Głos Prawdy", „Polskę Zbrojną" i jeszcze parę pism — wiadomości i korespondencji z raidu czytająca Warszawa nie miała. Niektórzy panowie „specjalni" sprawozdawcy i wysłannicy nie popisali się jednem słowem. Przez cały tydzień niemal — **nic o rajdzie ludzie najbardziej zainteresowani — niewiedzieli.** Raid — jakby kamień w wodę! Dziś sprawa się wyjaśniła. Ci objedli się podobno i zachorowali; owi nie mieli czasu na informowanie stolicy; tamci liczyli na PAT'a, a komuś zbrakło może tupetu, aby pożyczyć złotówkę na znaczki pocztowe. Passons! Ale — swoją drogą — z czytającej publiczności kpić nie należy...

Ku wygodzie autobusów.

Autobusy warszawskie w liczbie ośmiu wyruszają na ulicę w piątek. Kursować będą na dystansie Plac Teatralny — Plac Zbawiciela dlatego... że między temi placami są asfaltowane, lub dobrze wyłożone kostką ulice. Wiadomo powszechnie, że dla publiczności stołecznej wygodniejszą byłoby rzeczą mieć komunikację autobusową tam, gdzie brak tramwajów.

Ale nieda się zaprzeczyć, że **marszruta** przez Kruczą, Szpitalną i Mazowiecką **jest wygodniejszą zato... dla autobusów.**

Do Warszawy? Niewolno!

Raid był piękny. Organizacja bez zarzutu. Tylko... ten kilometr lancé, urządzony na ruchliwej drodze tuż pod stolicą! Autobusy, samochody i furmanki z traktów mszczonowskiego i grójeckiego **kilka godzin oczekiwały** na ukończenie wyścigu. Zabawa — zabawą, sport — sportem, walka maszyn i kierowców — pięknie — — ale **co temu zawiniło tysiąc niewinnych obywateli,** długo czekających na **wolny przejazd do stolicy.** Kilometrów dobrych i mało uczęszczanych jest przecież więcej w Polsce.

Podwyższenie taksy.

Właściciele dorożek samochodowych starają się o podwyższenie taksy z 50 na 60 gr. za przejechany kilometr i 50 proc. zwyżkę taryfy Nr. 2. Obliczają oni koszt własny kilometra na 51 groszy. Do oceny kalkulacji tej powrócimy.

Znikanie „sałaciarzy".

Dorożkarze warszawscy, zwani popularnie „sałaciarzami" znikają z ulic. W ciągu roku liczba dorożek zmniejszyła się o 60 proc. Zato taksówki w czerwcu kursowały w liczbie 2200.

Szczegółowe dane, oraz ocena techniczna raidu, samochodów i kierowców podana zostanie w numerze następnym po zakończeniu prac oficjalnych Komisji Technicznej.

Na wirażu...

„Autolot" — tygodnik AUTOmobilisty i LOTnika powstaje na przełomie życia polskiego, które, dotychczas ciche, spokojne i sielskie wkracza nieśmiało w progi nowoczesnego świata zawrotne biorącego tempo w swym biegu do powszechnej motoryzacji. Tak wchodzi młody robotnik do huczącej pracą i pośpiechem hali fabrycznej; tak rozpoczyna swój pierwszy lot pasażer, ogłuszony potężną rozmową motoru ze śmigłem; tak kierowca — nowicjusz, pełen emocji i nieufności prowadzi maszynę wśród tysiąca aut, mknących ciasnemi szeregami poprzez olbrzymie miasto.

Zbyt długo samochód i samolot były dla całego kraju dziwowiskiem i luksusem. Dziś już — każdy niemal musi zapoznać się pracą motoru, z urządzeniem maszyny, z zasadami lotu. Dziesiątki tysięcy szoferów, setki pilotów, zastępy mechaników — oto pierwsze szeregi, będące poza granicami kraju starego, niespieszącego się, tracącego czas, powolnego w pracy i ruchu, zdystansowanego na polu przemysłowem. A pokolenia nadchodzące, zamiłowane w technice już za samą sprawą dojrzewania w burzliwem i pełnem sensacji technicznych pierwszem ćwierćwieczu wieku XX, obiecują przynieść rozmach młodości i przedziwną pewność siebie. Któreż z dzieci dzisiejszych boi się kierownicy samochodu, unika anteny radjowej, podziwia pęd samolotu? Krew młodego świata już krąży w rytmie motoru.

W chwili tej, niczem na skręcie — z wierzbami wysadzanej bocznej, polskiej drogi na szosę, gęsto usianą znakami kilometrów; niczem na ostatnim wirażu lotnika, biorącego zdecydowany kurs na Atlantyk lub Pacyfik — w znamiennej chwili powstawania własnych polskich fabryk lotniczych i samochodowych i sięgania narówni z innymi po laur pierwszego przelotu Paryż — New York — powstaje „Autolot", pismo dla wszystkich zawodowców, amatorów i zwolenników motoru.

Pracować będziemy w ścisłym kontakcie z tymi czynnikami, które prowadzą i regulują nurt polskiego życia mechanicznego: z lotnictwem komunikacyjnem i wojskowem, związkami pracowników i pracodawców ludzież twórcami przyszłej Niezależności Mechanicznej.

Ta niezależność jest bowiem etapem, następującym po stającem się właśnie dziś upowszechnieniu wiedzy o motorze.

Twos

Kronika wypadków

Jeszcze nie przebrzmiały echa serji katastrof autobusowych, jakie się wydarzyły w maju, a już prasa codzienna donosi o katastrofie autobusowej na siódmym kilometrze od placu Unji Lubelskiej, na szosie wiodącej do Piaseczna i Góry Kalwarji. W autobusie marki „Perl" znajdowało się w chwili katastrofy 24 osoby. W pewnym momencie samochód runął do rowu, przewracając się na bok. Kilkanaście osób odniosło rany. Przyczyną katastrofy było, jak się zdaje, pęknięcie prawego przedniego resoru.

Drugą katastrofą jaka się ostatnio zdarzyła, jest rozbicie limuzyny, należącej do taboru miejskiego Warszawy. Auto pędziło z szybkością 80 klm. na godzinę Przednie koła maszyny uderzyły o próg, wysoko sterczącego nad szosą, mostku na Naruszewce. Samochód złamał barjerę i runął rozbijając się doszczetnie, 4 pasażerów odniosło rany, piąty wyszedł bez szwanku. Należy zaznaczyć, że auto prowadził kierownik taboru magistrackiego p. Biłowicki.

Co do przejechań, to ciekawe jest, że na 22 wypadki potrąceń i przyjechań, jakie się zdarzyły ostatnio, wypadkowi uległo sześcioro dzieci do lat 10 i 6 osób ponad lat 50. W niektórych wypadkach ustalono winę przechodniów zachowujących się na jeździ nieuważnie lub rzucających się na oślep między maszyny, w niektórych stwierdzono zbyt szybką jazdę. Także i motocykl przejechał niedawno 16 letnią dziewczynkę, która w stanie poważnym przewieziono do szpitala.

Podczas lotu ćwiczebnego uległ katastrofie w pobliżu Stęszewa samolot wojskowy „Potez".

Skutkiem zepsucia się motoru lotnicy musieli lądować, przyczem wpadli na drzewo.

Aparat rozbił się. Lotnicy 3 p. lotn. plut. Przybylski i kapr. Wojciechowski ponieśli śmierć — pierwszy na miejscu, drugi w godzinę po katastrofie.

Ubiegłej nocy zdarzyła się straszna katastrofa samochodowa tuż pod Poznaniem.

Lekarz dr. Kazimierz Sułek wracał samochodem z Puszczykowa do Poznania w towarzystwie dr. Zielińskiego.

Przejeżdżając przez tor kolejowy, dostali się oni nagle pod pociąg osobowy, który przewrócił samochód i zupełnie go zniszczył.

Dr. Sułek zginął na miejscu, dr. Zieliński zaś odniósł tylko lekką kontuzję.

Drukowane niebo

Lotnictwo, opanowując coraz to nowe dziedziny życia gospodarczego i społecznego, zajmuje poważne miejsce w dziedzinie propagandowo-informacyjnej. Samoloty są używane do rozrzucania ulotek proklamacyj, ogłoszeń i t. p., mających częstokroć znaczenie bądź to ogólno-państwowe bądź też służące celom prywatnym poszczególnych ugrupowań i pojedyńczych osobników. Zagranicą propaganda i reklama zapomocą lotnictwa uzyskała szerokie zastosowanie i szereg firm wydatkuje na ten cel olbrzymie sumy.

Najbardziej rozpowszechnionym rodzajem reklamy jest rozrzucanie ulotek reklamowych, próbek produkcji rozmaitych firm i t. d. Ostatnio jednak szereg dużych miast zwalcza tego rodzaju reklamę, zanieczyszczającą miasto dezorganizującą ruch uliczny.

Wskutek tego od pewnego czasu są stosowane nowe oryginalne metody reklamy w rodzaju pisania i drukowania na niebie. Pisanie polega na tem, że lotnik ze specjalnego przyrządu, zmontowanego na samolocie, wypuszcza strugę dymu, którą wyprowadza na dużej wysokości potrzebne litery. Sposób ten może być stosowany tylko przy bezwietrznej pogodzie i jest dość męczący, ponieważ pilot musi wykonywać skomplikowane ewolucje płatowca. Litery muszą być pisane od końca wyrazu, przyczem należy dążyć do zachowania zarówno kierunku napisu jak i jednakowej wielkości liter. Niektóre państwa, jak np. Anglja, Francja, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, posiadają specjalistów od tego rodzaju reklamy.

Sposób drukowania na niebie polega na tem, że specjalny przyrząd, składający się z całego szeregu luf, wyrzuca serję rakiet, dających różnokolorowe jaskrawe ognie (nocą) lub plamy dymu (dniem), w kształcie liter lub znaków, wymiar których sięga 60 metrów².

Grupa przyrządów tego rodzaju, zmontowana na płatowcu daje na niebie całe słowa rysunki i napisy. Sposob ten jest o wiele tańszy i łatwiejszy w użyciu, nie wymaga bowiem od pilota żadnych specjalnych ewolucji. Samolot drukujący winien znajdować się na wysokości 1500—2000 metrów.

Stosuje się wreszcie reklama elektryczna, polegająca na umieszczeniu pod skrzydłami samolotu napisów lub znaków, składających się z dużej ilości różnokolorowych lampek elektrycznych.

Oryginalnym sposobem reklamy jest stosowanie balonów wolnych, którym nadają kształt reklamowanego przedmiotu. Tak np. nad Paryżem unosił się balon wolny w kształcie butelki, reklamując wina znanej firmy francuskiej.

B. J-cki.

Nowe książki

Ruchliwa księgarnia nakładowa Trzaski, Everta i Michalskiego wydała ostatnio 3 książki, niezmiernie pożyteczne dla automobilistów zawodowych, jak i dla kierowców — amatorów.

„**Egzamin kierowcy** w pytaniach i odpowiedziach" opracowany przez **A. Tuszyńskiego**, rzeczoznawcę przysięgłego spraw samochodowych i E. Olechnowicza, kierownika wydziału Ruchu ulicznego m. st. Warszawy składa się z trzech części, omawiających mechanizm samochodu, zasady jazdy i przepisy policyjne. Książka zawiera 875 pytań i odpowiedzi. Autorzy wydali książkę, pragnąc przyjść z pomocą egzaminatorom i egzaminowanym. Odpowiedzi pozwalają kandydatom na szczegółowe zaznajomienie się z programem egzaminu, zawierają niezbędne wiadomości o mechanizmie samochodowym, remoncie, niedomaganiach, zasadach konserwowania i kierowania i o przepisach o ruchu ulicznym i drogowym,

W tejże „Bbljotece automobilisty", jako jej tom trzeci wyszła książka A. **Tuszyńskiego** p.t. „**Chory samochód**" (utrzymanie i naprawa samochodów z 59 rysunkami). Na 307 stronnicach tego tomu znajdujemy wykład o naprawianiu każdej z części samochodowych.

Tom czwarty „Bibljoteki automobilisty" zawiera **Nowe przepisy o rucau samochodowym w Polsce** z komentarzami i skorowidzem, opracowane przez inżyniera Ryszarda **Minchejmera** i magistra praw Eugenjusza **Olechnowicza**. Pojawienie się nowego rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych zmusza ogromną ilość osób, związanych z automobilizmem — urzędu, zawodu czy amatorstwa — do zaznajomienia się z treścią przepisów, w czem znaczne ułatwienie przynoszą należycie opracowane komentarze i skorowidze. Książka zawiera szereg rysunków, ilustrujących znaki drogowe, oraz postawę posterunkowych, regulujących ruch uliczny i ostrzegawcze znaki kierowcy.

*

Wymieniony powyżej autor p. Tuszyński prowadzi jedną z najlepszych szkół samochodowych w stolicy. Tem większa należy mu się pochwała, że swe olbrzymie doświadczenie pedagogiczne oddał na usługi szerokiej publiczności czytającej.

Antek się obciął.

Spotykali się przed wydziałem ruchu na Marszałkowskiej. Jeden stary praktyk, a drugi nowicjusz. Ten nowicjusz to Antek, który ze smutną miną powitał starszego kolegę.

— Coś taki markotny? Nie udało ci się?

— Eh, człowiek zawsze jest głupi!

— Obciąłeś się?

— Mówię ci, spisałem się jak ta idjota!

— A co, tak trudno było?

— Nawet nie. Byli tacy co im poszło jak z płatka. Znasz tego rudego Franka?

- Tego ospowatego z Renówki?

— Tak, tak. Ten ci od początku do końca trzymał się jak ta lalka.

— Co ty mówisz, taki idjota?

— A widzisz! A ja ci psiakrew z początku niby dobrze, a potem, (tu młody człowiek machnął ręką) wszystko djabli wzięli.

Obaj chwilę pokiwali głowami w milczeniu. Wreszcie starszy zapytał się tonem poufnym, zdradzającym szczere współczucie.

— I na czem się zahaczyłeś?

— Na czwartym biegu.

— Zgrzytało?

Młody zrobił zdziwione oczy.

— Nie, tylko ja grałem „Entente", a pierwsza przyszła „Mitra"

Tees.

Pierwszy raid PANI MYSZKI

Naprzód to pani Myszka zapragnęła mieć... auto.

Pragnienie zresztą bardzo chwalebne. Wiek XX-ty, automobil jest najtańszym środkiem lokomocji, w Ameryce każdy robotnik... i t. d.

Pan małżonek nie sprzeciwiał się zbytnio. I tak musiał codziennie jeździć do siebie, do banku taksometrem.

Ale auto musiało być sześcio osobowe, torpedo i koniecznie koloru blado lila. z niklową maską i szlaczkiem ze skóry krokodyla

Troszkę to pana Stanisława zaciekawiło, dlaczego właśnie: ...„blado lila, niklowa maska i szlaczek z krokodyla...", ale pani Myszka wcale nie zdradzała ochoty do intymniejszych wywnętrzań na ten temat.

Ona jest żoną i ona... wymaga.

Coprawda żaden „salon" wozu z taką wymyślną karoserją nie miał, ale ponieważ ...„łaskawa pani dyrektorowa sobie życzy", a pan dyrektor jest skłonny maleńką nadwyżkę zapłacić, po upływie trzech tygodni pani Myszka stała się posiadaczką cudownego Fiata.

Gdyby to już...

Ale właśnie od tej pory zaczęły rodzić się utrapienia.

Przedewszystkiem pierzchnął cudowny sen pana Stanisława o jeżdżeniu do banku własną maszyną, pani Myszka nie pozwalała brać szofera, a ponieważ ani pan dyrektor ani ona o prowadzeniu maszyny nie mieli pojęcia, więc cudowny Fiat stał w eleganckim boksie, niczem w salonie wystawowym.

Potem wzrosły znacznie „drobne wydatki" pani Myszki. Potem, codziennie prawie trzeba było płacić nowy rachunek za jakiś sprawunek, związany z posiadaniem automobilu. Potem wreszcie, według raportów służby pan dyrektor dowiedział się, że kiedy on „ciężko" pracuje w banku, jego małżonka przebywa cały czas poza domem, a kiedy wróci z tych tajemniczych wycieczek, to znów siedzi w boksie i przygląda się maszynie.

Dyrektor łamał głowę, zastanawiał się, obserwował. Nic. Nic także nie dawały interviewy z małżonką. Pani Myszka milczała jak zaklęta.

Bo właściwie, poco miała mówić. Mąż, jak każdy mąż, gruboskórnik, nie pojmie tego.

Pani Myszka postanowiła pierwszy raz maszyną kierować... osobiście. Potem niech już będzie szofer, nawet dwuch, albo i dziesięciu, ale pierwszy raz poprowadzi ona. Korzystając więc z nieobecności męża pani dyrektorowa pilnie uczęszczała na kurs dżentelmeński „Szkoły Kierowców Samochodowych".

Kurs był bardzo obszerny, wykładowcy strasznie mili i wogóle, pani Myszka nie mogła doczekać się tej chwili, kiedy już wreszcie zasiądzie przy kierownicy i...

Nadszedł wszeszcie dzień egzaminów, które pani Myszka zdała celująco. Nie mniej dobrze poszedł egzamin w Ruchu Kołowym (troszkę pomagał ten sympatyczny brunet) i pani dyrektorowa stała się posiadaczką dżentelmeńskiego prawa jazdy— Voilà!

Mimo wiosny, dzień był naprawdę ładny. Słońce rozzłociło się po królewsku. Zieleń drzew i traw aż dyszała zdrową młodością.

Na głównem siedzeniu pani Vera, pani Klara, pani Lora, na podnoszonych ławeczkach ciemnolicy Pers z bucharskiej legacji i pan Stanisław.

Na przedzie, przy kierownicy, w gustownem combinaisons ze skórki tresowanej gazelli i takimż kasku—debjutantka.

Obok nie siedzi nikt, bo pani Myszka pierwszy raz prowadzi Fiata i musi mieć absolutną swobodę ruchów. Chciał coprawda pan Stanisław posadzić tam dla pewności garażowego szofera, ale... lepiej nie wspominać. (Z cudownych ocząt urażonej kierowczyni sypały się istne pioruny!)

Pani Myszka naciska pierwszy bieg.

Nic.

Poruszyła sterem. Nic. Wóz stoi jak zaklęty.

— Widocznie coś w motorze, — mówi z niedbałym uśmiechem do towarzystwa, jednocześnie odkrywając maskę.

Niby wszystko w porządku. Swiece jak świece, dopływ benzyny normalny, oliwy także. Pani Myszka dla efektu podłubała trochę w silniku. Przy okazji złamała paznokieć, zaplamiła oliwą rękaw.

Siadła przy kierownicy. Znów biegi — nic, ster—nic, różne błyszczące guziki, o których tyle na kursach mówiono, a które patrzą teraz na nią z tablicy jak złośliwe djabełki—nic.

Pani Myszka czuje, jak combinaisons robi się potwornie twarde i niewygodne. Wogóle jest coraz goręcej. A tu w dodatku mąż:

— Możeś czego zapomniała włączyć duszyczko?

Głos jest, jak żądło, schowane w miodzie.

— Eh, chyba benzyny zabrakło.

— Jakto, przecież jeszcze wcale nie ruszaliśmy się z miejsca!

Pani Myszce zbiera się na płacz. No, czy mąż to nie jest najgruboskórniejsze zwierze pod słońcem? Zamiast przytaknąć,

Nieco statystyki.

Na podstawie danych statystycznych w dn. 1.1 1928 r. na obszarze Rzeczypospolitej znajdowało się 21,810 samochodów: 1) Warszawa — 4990, 2) woj. poznańskie — 3710, 3) woj. śląskie — 2263, 4) woj. krakowskie — 1667, 5) woj. pomorskie — 1607, 6) woj. warszawskie — 1578, 8) woj. lwowskie — 1440, 9) woj. kieleckie — 118, 10) woj. lubelskie — 710, 11) woj. białostockie — 361, 12) woj. wileńskie — 309, 13) woj. stanisławowskie — 262, 14) woj. wołyńskie — 186, 15) woj. nowogrodzkie — 123, 16) woj. tarnopolskie 108, 17) woj. poleskie — 90, przyczem niewliczone są samochody wojskowe.

Ogólna liczba motocyklów cywilnych wynosi 3734: 1) woj. poznańskie — 836, 2) woj. śląskie — 714, 3) Warszawa — 471, 4) woj. krakowskie 458, 5) woj. pomorskie — 458, 6) woj. lwowskie — 158, 7) woj. kieleckie — 152, 8) woj. łódzkie — 149, 9) woj warszawskie — 107, 10) woj. stanisławowskie — 51, 11) woj. białostockie — 43, 12) woj. lubelskie — 36, 13) woj. wołyńskie — 34, 14) woj. tarnopolskie — 26, 15) woj. wileńskie — 20, 16) woj. poleskie — 12, 17) woj. nowogrodzkie — 8.

Liczby te w ciągu 5 miesięcy b. r. zmieniły się stosunkowo nieznacznie, przyczem najwięcej (672) przybyło pojazdów mechanicznych w Warszawie, gdzie dn. 1 b. m. liczba ich wynosiła 6,141.

Kto zgadnie? Kto wygra?

Dwa bezpłatne bony, uprawniające do odbycia kursu szoferstwa, obsługi i konsewacji samochodu, tudzież do załatwienia wszelkich formalności, związanych z otrzymaniem prawa jazdy **Redakcja „Autolotu" przeznacza** dwum **osobom**, które **pierwsze odwiedziły** redakcję „Autolotu", zainteresowawszy się sprawą popularyzacji wiedzy samochodowo-lotniczej.

Osobami tymi są **p. Jerzy Rymaszewski** urzędnik Związku Kolejarzy, zamieszkały przy ul. Leszno Nr. 142 i p. Stanisław Szczepaniak, młody technik budowlany, którego prosimy o podanie adresu.

Bony uprawniają do bezpłatnego ukończenia znanych, **pierwszorzędnych kursów** kierowców samochodowych **inż. B. Froma**, który zadeklarował do uznania redakcji „Autolotu" takie 2 bony tygodniowo.

Następne dwa bony **przeznaczamy tym dwum czytelnikom „Autolotu", którzy pierwsi odnajdą** pewien jaskrawy błąd ortograficzny, ukryty w reklamach w pierwszym numerze naszego pisma.

Red.

NAUKA O RUCHU DROGOWYM.

Podczas ostatniego raidu samochodowego zdarzyło się szereg wypadków, nieraz bardzo poważnych, spowodowanych najechaniem samochodu na wóz. Otóż każdy, kto choć raz prowadził samochód, lub w charakterze pasażera wędrował po Polsce, przyznać musi, że tak zwane „niebezpieczeństwo końskie" niejednokrotnie zagroziło całości maszyny i zdrowiu pasażerów. I tak jeden ze sportsmenów, jadąc do Warszawy, naliczył — na 100 kilometrach między Rykami a stolicą 38 furmanek usiłujących wyminąć samochód lewą stroną, 5 wielkich furgonów żydowskich, które, obwieszone koszami i tobołami, zajmowały niemal całą szerokość szosy i „odmówiły" zjechania na prawo, wreszcie 8 takich wozów, które posuwały się bez udziału woźnicy, rozkosznie uśpionego. Jeden z tych wozów już zdaleka skręcił w stronę prawą i kierowca samochodu spostrzegł ze zdumieniem, że to nie furman, lecz sam koń, jak widać niezmiernie doświadczony, lub też odpowiednio wytresowany, skręcił jak trzeba. Wnioskować stąd należy, że nieraz łatwiej jest nauczyć konia, niż niejednego woźnicę.

Traktując rzecz poważniej, niepodobna jednak ukryć faktu, że corocznie zdarza się na terenie Polski przynajmniej kilkaset wypadków najechania samochodu na wóz. Zwykle kończy się taki karambol rozbiciem maszyny i wozu, kalectwem, lub nawet śmiercią woźnicy i pasażerów samochodu. I tu znów należy uznać za rzecz niesporną, że **sprawcą zderzenia jest w 99 wypadkach na 100 nie kierowca lecz woźnica**, zupełnie nieobliczalny na szosie. Jeśli mu się spodoba, to będzie jechał lewą stroną, środkiem lub zygzakami, będzie w ostatniej chwili podcinał konia, zajeżdżając drogę pędzącej maszynie i wogóle na wszelkie sposoby demonstrował pogardę niebezpieczeństwa. Zdarza się często, że z tuzina furmanek, jadących gęsiego środkiem szosy i doganianych przez auto — sześć zjeżdża na lewo, sześć na prawo — w tym przeplatanym bałaganie nagle zahamowany samochód z trudem unika katastrofy.

Jak się dowiadujemy powstał projekt zaradzenia tej bolączce polskiego automobilizmu i polskiej turystyki przez wprowadzenie do szkół powszechnych krótkiego, lecz sugestjonującego wykładu o zasadach ruchu na drogach i ulicach. Pomysł ten należy uważać za szczęśliwy i zasługujący na szczególnie szybkie zrealizowanie chociażby z tego względu, że obiecujące owoce takiej nauki o ruchu, w postaci wyszkolonych woźniców mielibyśmy dopiero za lat kilka. Tymczasem zaś jedynym ratunkiem dla zapewnienia samochodowi swobodnej i bezpiecznej komunikacji jest zorganizowanie surowego i natychmiastowego nadzoru na wszystkich szosach polskich i to nadzoru takiego, któryby umiał surowemi i dorażnemi karami wzbudzić dla siebie szacunek. Dotychczas automobiliści są zupełnie bezradni, trudno jest bowiem wszczynać awanturę z każdym niemal napotkanym woźnicą. Nierzadkie są wypadki, że skarcony woźnica — chłopek lub furman — żyd rzuca się z podniesionym batem na mijający go samochód.

A zatem nic innego nie pozostaje, jak perjodyczne wysyłanie przez starostów **patroli z policją nieumundurowaną na szosy każdego z powiatów.** Zbawienne skutki takiej szosowej kontroli dałyby się rychło odczuć, a koszt każdej takiej ekspedycji, urządzanej np. w ruchliwy targowy dzień zostałby z nadwyżką pokryty pieniężnemi karami, ściąganemi z naszych wiejskich nieprzyjaciół dobrowolnego rygoru.

S.

Następny 3-ci z kolei numer „Autolotu" będzie poświęcony szkolnictwu technicznemu i warszawskim targom samochodowym.

---

to on jeszcze mówi, że wcale nie ruszali z miejsca..

Pani dyrektorowa zastanawia się, czy lepiej płakać, czy gryźć kierownicę, czy może jeszcze raz zbadać motor. Towarzystwo zachowuje się coprawda bardzo taktownie, ale pani Myszka intuicyjnie odgaduje, że Klara, Vera i Lora kpią z niej po cichu.

Nagle, zupełnie nieproszony, zabiera głos mały berbeć, który w garazu pomaga szoferom myć maszyny, nalewać oliwę. Taki sobie, brzdąc 9-cio, czy 10-cio letni.

— Toć pani o starterze zapomniała!

Prawda, racja, ale jak taki smarkacz śmie! Dyskredytuje ją przecież w oczach całego towarzystwa. Pani rzuca mu straszliwe spojrzenie, ale motor już gra, niczem jazz z londyńskiego Savoy'u.

— A widzisz, mówiłem, żeś czegoś zapomniała. Z wami, kobietami to tak zawsze.

Mędrkuje mąż, ku zadowoleniu całego towarzystwa.

Pani Myszka, przełyka łzy, przybiera niedbałą pozycję i puszczając mimo uszu docinki, rusza.

Okazuje się, że brama jest potwornie wąska i po plecach pani dyrektorowej wędrują zimne kropelki potu.

Jakoś tam poszło. Ale już nowa tragedja. Widocznie piękna pogoda tak wzmogła ruch na mieście, a najgorsze to, że wszystkie dorożki, samochody, tramwaje, rowery, wozy, wszyscy przechodnie piesi pakują się właśnie pod auto Myszki.

Człowiek może oszaleć. Nie wiadomo co robić. Trąbka ryczy, jak zwarjowana, szoferzy klną, dorożkarze wymyślają w arcy-ordynarny sposób.

Pani Myszce jest naprzemian to zimno, to znów gorąco.

Nareszcie po długich tarapatach, po godzinnych postojach nakazywanych pałeczką regulującego ruch policjanta, Fiat wydostaje się na drogę do Wilanowa.

Na rogatce—policjant znów. Ale do tego pani Myszka uśmiecha się bardzo serdecznie. Jest pierwsza okazja do sprezentowania prawa jazdy.

Wszystko w porządku. Jazda.

Fiat niesie jak na skrzydłach. 40, 50, 60, 70. Raj na ziemi.

Jacyś ludzie, jakiś wóz. Bęc! dół. Gwałtownie na prawo. Nic, wszystko w porządku.

Pani Myszka nie grzeszy zbytnią pobożnością, ale teraz ładnie karminowane usteczka mimowoli szepczą

— Dobry Boże, daj żeby kicha nie nawaliła (tego terminu nauczyła się na kursach), daj żeby nie było „panny" (także kursy), daj abym nie wpadła na topolę przydrożną, albo wóz, który przed nami jedzie (to już doświadczenie z rubryki wypadków w Kurjerku), bardzo Cię proszę, Panie Boże!

Bum! Trach! jakiś gustowny rowek na środku szosy.

— Myszka, uważaj na prawo, ludzie! (Gwałtuje mąż).

— Myszka, za nami samochód! (Piszczy Vera).

— Uważaj na lewo, jakiś wóz! (Informuje Klara, łącznie z Lorą). Tylko Pers nic nie mówi. Widocznie modli się do Allaha o lekką śmierć...

Pani Myszka mimowoli ogląda się, chcąc sprawdzić, czy miała rację. W tej chwili powszechny wrzask, wrzasnął nawet z dystynkcją dyplomatyczną Pers.

— Drzewoooooooo!

Pani dyrektorowa skręca gwałtownie, Fiat omal nie „zarzuca".

— Jak prowadzisz maszynę, to uważaj, bo nas wszystkich pozabijasz!

Pani Myszce robi się bardzo gorąco, potem zimno. Brutal.

— Myszka, cielak!

Drze się jak opętana Lora. Ale pani Myszka już na nic nie zwraca uwagi. Strzałka tachometru skacze jak koza górska 60, 70, 80.

Bach!

Huk! Przez główkę pani dyrektorowej przebiega szybka jak błyskawica myśl:

— Bomba!

Tylko kicha „nawaliła". Całe szczęście, że jest zapasowe koło. Pomaga mąż, pomaga Pers, a tamte trzy siedzą i napewno w duchu śmieją się z pani Myszki, chociaż miny mają bardzo grobowo-uprzejme.

Po bezmała godzinnej pracy koło jest na miejscu. Mąż purpurowy ze wściekłości, Pers uśmiecha się konwencjonalnie, pani Myszka ma combinaisons dokładnie zbrukane, podrapane ręce, połamane paznokcie.

Wogóle jest jej strasznie smutno

Dobrnęli wreszcie do Wilanowskiej restauracji. Całe towarzystwo poszło się myć. Tylko pani Myszka smętnie siedzi przy kierownicy. Opuściła głowę.

— No, a ty nie chcesz się umyć?

Pyta mąż z uśmiechem. Ma głos dziwnie jak na gruboskórnego pana domu miły i ciepły. Pachną bzy, ostatnie promienie zachodzącego słońca pieszczą delikatnie karczek pani Myszki.

— Stachu...

Szepcze cichutko

— Czego dziecino?

— Stachu — mówi pani Myszka przysuwając jego twarz do swojej — pojedźmy do domu koleją..

Wirch-Popławski.

Śmierć żubra *(nowela)*

Mój przyjaciel, niezmiernie ustosunkowany we wszystkich sferach, wpadł do mnie zdyszany.

— Szykuj Tatrę! — krzyknął.

— Co się stało? rzekłem zdziwiony — gdzie straciłeś swoją równowagę dyplomatyczno-klubową?

— Prędzej! Gazu! Hełm! Okulary! Karabin! I szykuj Tatrę!

Odpowiedziałem, że moja Tatra jest zawsze gotowa do drogi. Chciałem jeszcze pytać, wybadać — nadaremnie. Porwany przez oszalałego przyjaciela, wskoczyłem do Tatry i ruszyłem z tego pośpiechu drugim biegiem.

— W którą stronę? — pytam.

— Do Białowieży, ośle jeden! Dostałem dziś od Julka pozwolenie na zabicie jednego żubra! Gazu, gazu! To dopiero będzie polowanie! Dotychczas mam tylko wilka, lisa i psa wściekłego na sumieniu. Hurra! Teraz będzie żubr! Żubr! Rozumiesz?

Pędziliśmy osiemdziesiątką po najgorszych, podwarszawskich brukach.

— Dobrze — mówię — ale pocóż się tak spieszymy?

— Idjoto! Żubr może umrzeć! Jest zdychający od tygodnia.. Muszę zdążyć na czas! Będę miał żubra wśród swoich trofeów.

Tatra tymczasem wyleciała za rogatkę. Mijaliśmy jeden za drugim różne samochody, nie ryzykujące szybkiej jazdy po wybojach i dziurach. Tuman kurzu za nami wlókł się festonami na pola. Wyszków, Ostrów, Zambrów minęły, Skręciliśmy na Brańsk i Bielsk.

— Trzymamy średnio 62 — zauważyłem.

— Muszę go mieć dziś jeszcze! — marzył przyjaciel.

Wysoki, dziewiczy las otoczył nas chłodem i ciszą. Charakterystycznie warczała maszyna. Wreszcie gdzieś za Hajnówką ujrzałem wysoko przeciągnięty od drzewa do drzewa wpoprzek szosy czerwony napis transparentu: „Żubr! stop!"

Zahamowaliśmy w miejscu.

Kilku leśników otoczyło samochód. Do żubra było jeszcze ze trzy kilometry leśnem bezdrożem.

— Zawiozę was na samo stanowisko — rzekłem.

Tatra ruszyła. Skakaliśmy przez korzenie drzew, mijaliśmy gęste krzewy, przeciskaliśmy się wśród pni. W jednem miejscu bajoro, w drugim usypisko piachu, przejechałem czwartym biegiem. Dopiero przy przejeździe przez głęboki i szeroki rów przeszedłem na 3-ci i drugi. Stojący na stopniach strzelcy kiwali z podziwem głowami

— Ot maszyna!

I tak zajechaliśmy — na same stanowisko! Koła ugrzęzły porządnie Wychodzimy. Cicho. Uroczyście. Ukryliśmy się dalej za drzewami

A po kwadransie ciężkie dudnią kroki, trzeszczą gałęzie. To żubr. Nie widać go jeszcze. Raptem bury, kosmaty łeb wyłania się z krzaków Żubr zmierza prosto do Tatry, której maskę podniosłem, żeby zobaczyć, czy nie zbraknie mi na powrót oliwy.

Patrzymy: żubr dochodzi do maszyny, zaciekawiony. Staje nad nią i kiwa wielkim kosmatym łbem, jakby z podziwem. Łamie sobie najwyraźniej głowę, skąd tu, w ostępie, wziął się samochód? Jak tu przejechał? I w dodatku dwucylindrowy? Dziw jakiś — nie auto...

Przyjaciel podniósł broń do oka. W tem żubr, wciąż łamiąc głowę nad dziwem Tatry — złamał ją... to znaczy głowę. I padł, jak piorunem rażony.

Oto dlaczego mój przyjaciel nie zdążył zastrzelić żubra. Przeszkodził mu w tem nie kto inny, jak właśnie 2 cylindrowa, niezawodna na szosach i na bezdrożach — Tatra!

Świadek.

CENY OGŁOSZEŃ

Stronica frontowa 60 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm².

Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: STANISŁAW STRUMPH WOJTKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80. Wydawca: T. Q. KOZIEŁŁKIEWICZ.